

船舶拍卖与海事执行若干问题与完善建议

——关于《海事诉讼特别程序法》第三章修改的调研

广州海事法院课题组¹

【摘要】船舶拍卖作为船舶扣押的延续，是极具海事特色的一项制度。海诉法修改时，是否将海事执行制度独立成章，见仁见智。本课题组倾向于独立设置海事执行章，理由主要是海事执行中涉及到的船舶拍卖、船舶价款分配、责任限制基金分配、海事债权受偿、航运企业破产等执行措施内容复杂，具有与一般财产不同的法律属性。另外，从程序法的完整性出发，立、审、执一体化规定，便于实务操作。对在建船舶的拍卖、船舶网络司法拍卖、共有船舶份额的执行、海事赔偿责任限制基金及船舶拍卖款的分配、地方法院委托海事法院扣押拍卖船舶等问题，经过理论的分析与实务的调研，提出初步的法律修改参考意见。

【关键词】船舶拍卖 海事执行 船舶价款分配 在建船舶拍卖

¹本文系广州海事法院“《中华人民共和国民事诉讼法》若干问题研究”课题的阶段成果。课题组负责人：叶柳东，广州海事法院党组书记、院长。课题组成员：王玉飞，广州海事法院党组成员、副院长；倪学伟，广州海事法院研究室主任；李天生，大连海事大学法学院教授、博士、博导；曾二秀，华南师范大学法学院教授、博士、硕士生导师；刘富生，广州海事法院研究室副调研员、博士；莫菲，广东省高级人民法院民四庭法官；徐春龙，广州海事法院立案庭副庭长；罗春，广州海事法院执行局副局长；赵亮，香港城市大学法学院助理教授、博士；骆振荣，广州海事法院研究室法官助理；陈文志，广州海事法院立案庭法官助理；刘佳溢，大连海事大学法学院博士；藏祥真，大连海事大学法学院博士生；伍方凌，大连海事大学法学院博士生。

一、船舶拍卖的主要问题及完善建议

（一）关于船舶、船载货物扣押与拍卖的问题

船舶、船载货物扣押，既是一项传统的海事请求保全制度，也是一项重要的执行措施，是最具有海事特色的诉讼制度。从扣押船舶、提供担保、释放船舶这一动态的纠纷解决途径来讲，扣押船舶的目的并非处置标的物，而是迫使责任人提供担保解决将来的纠纷，其独特的机制价值在海事请求保全中具有重要的地位。因此，考虑到船舶、船载货物扣押具有海事请求保全措施与执行强制措施双重属性，而且其在海事请求保全一章所发挥的纠纷解决功能无可替代性，赞成把船舶、船载货物扣押与拍卖保留在原有海诉法的位置，即使执行独立成编，也不能把船舶、船载货物扣押与拍卖一章整个移植到执行部分。至于执行中的、船载货物扣押与拍卖的规范问题，完全可以参照《中华人民共和国民事诉讼法海事诉讼程序特别法》（以下简称《海诉法》）第 22 条、²43 条³的规定予以处理。

地方法院委托海事法院扣押与拍卖船舶的，从司法实践来看，地方法院依据《最高人民法院关于严格规范执行事项委托工作的管理办

²《中华人民共和国民事诉讼法海事诉讼程序特别法》第 22 条：“非因本法第二十一条规定的海事请求不得申请扣押船舶，但为执行判决、仲裁裁决以及其他法律文书的除外。”

³《中华人民共和国民事诉讼法海事诉讼程序特别法》第 43 条：“执行程序中拍卖被扣押船舶清偿债务的，可以参照本节有关规定。”

法（试行）》第 12 条的规定，执行事项委托不作为委托执行案件立案办理。但如果不立案，船舶的扣押及拍卖又无法继续，故应立案执行。

《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》（以下简称《海事法院受案范围规定》）第 106 条也做了相关规定：“地方人民法院为执行生效法律文书委托扣押、拍卖船舶案件。”即海事法院受案范围包括地方人民法院委托海事法院进行的船舶扣押、拍卖案件，该类委托是作为案件来立案办理的，而不是作为事项委托办理。由于扣押与买卖船舶在地方法院执行案件中，仅涉及一项财产的处分，在地方法院已经就整个执行案件收费的情况下，应明确接受地方法院委托扣押拍卖船舶的，不再另行收取执行费。此外，虽然作出扣押与拍卖船舶这一执行行为的是海事法院，但海事法院是受委托的执行法院，案外人如果认为存在权属争议，并因此而提出执行异议的，该执行异议、以及由此衍生的执行异议之诉，均应向委托法院提出并立案审查，案外人就扣押、拍卖执行行为本身提出执行行为异议的，可向海事法院提出申请，立案审查。

（二）在建船舶的拍卖问题

在建船舶，依据中国海事局《船舶建造重要日期记录管理规定》，分为新建船舶、重大改建船舶、自建船舶，一般统指建造中的船舶。对于在建船舶的拍卖，首先需要对船舶所有权归属进行确定，只有当在建船舶的所有权归属在被执行人或被申请人之时，在建船舶才可以

被强制拍卖。重大改建船舶与自建船舶一般不存在所有权争议问题，司法实践中强制拍卖的情况下的在建船舶也多为新建船舶，因此，此处探讨的在建船舶主要是指新建船舶。新建船舶是指已经安放龙骨或处于相似建造阶段之日起，至成为海商法规定的船舶之前的阶段。

在司法实践当中，存在着在建船舶拍卖程序的适用问题。因为在建船舶从严格意义上讲还不属于海商法中规定的船舶范畴，那么在建船舶的拍卖程序究竟应该依照普通货物的拍卖程序进行，还是按照《海诉法》规定的船舶拍卖程序进行，在实践中存在着争议。本文认为，在建船舶与普通货物的差异较大，由于其存在价值大、专业性强、所有权归属不特定等属性，若在建船舶按照普通货物进行拍卖，不但拍卖公告期会有较大缩短，缺少债权登记程序，船舶评估之前的船舶检验程序也会相应缺失。⁴使用这种拍卖方式，其一影响在建船舶相关案外人对船舶拍卖进展的及时了解，不便于其及时向法院主张合法权益；其二，因为缺乏验船报告的参考，竞买人难以了解到在建船舶的实际情况，这会增加竞买人的疑虑，影响其竞买意愿，妨碍在建船舶拍卖的顺利进行；其三，在建船舶如若按照普通货物进行拍卖，会导致在建船舶的拍卖不再属于海事法院的专属管辖范畴，普通地方法院是否也可以进行在建船舶司法拍卖的问题。综上，在建船舶的拍卖仍应适用船舶拍卖程序进行。

⁴张伟：“船舶拍卖中的问题及其解决”，载《人民司法》2015年第3期，第99页。

(三) 船舶拍卖前的期间和拍卖后的权属

《海诉法》第 33 条⁵规定要在拍卖船舶 30 日前通知船舶登记国的登记机关和已知的船舶优先权人、抵押权人和船舶所有权人发出通知，在通知国内的船舶时 30 日时充足的，但是如果是国外的船舶，由于海事案件常具有涉外因素，诉讼当事人往往在中国领域内没有住所，客观上造成送达难度加大，甚至无法送达。⁶特别是挂方便旗的船舶，登记机关的联系方式比较难获取，采用外交送达又需要比较长的时间，30 日时间很可能不够。但如果不及时送达，又是违反程序法的，也不便于后续的执行。可以参照《中华人民共和国民事诉讼法》（以下简称《民事诉讼法》）第 247 的规定，用多种方式联系登记机关，并将通知被拍卖船舶登记国的登记机关的时间延长到 6 个月。

关于《海诉法》第 40 条规定，“买受人接收船舶后，应当持拍卖成交确认书和有关材料，向船舶登记机关办理船舶所有权登记手续。原船舶所有人应当向原船舶登记机关办理船舶所有权注销登记。原船舶所有人不办理船舶所有权注销登记的，不影响船舶所有权的转让。”建议将“原船舶所有人不办理船舶所有权注销登记的，不影响船舶所有权的转让。”改为“原船舶所有人不办理船舶所有权注销登记的，不影响船舶所有权的转让，原船舶登记机关可依买受人的申请注销船舶所有权。”

⁵《中华人民共和国民事诉讼法》第 33 条：“海事法院应当在拍卖船舶三十日前，向被拍卖船舶登记国的登记机关和已知的船舶优先权人、抵押权人和船舶所有人发出通知。通知内容包括被拍卖船舶的名称、拍卖船舶的时间和地点、拍卖船舶的理由和依据以及债权登记等。通知方式包括书面方式和能够确认收悉的其他适当方式。”

⁶郑登振：“《民事诉讼法》修订对海事诉讼的影响”，载《中国海商法研究》2013 第 2 期，第 4 页。

（四）船舶的网络拍卖

近年来，司法拍卖制度呈现出由委托拍卖优先到法院自行拍卖与委托拍卖并行、拍卖方式由现场向网络平台转化的演进趋势，有部分法院已经通过网络拍卖平台成功实现船舶拍卖。⁷巴拿马籍“MAHONI”轮上的31名菲律宾船员，因印度尼西亚船东PT莫兰蒂海运公司拖欠工资18个月，向上海海事法院提起诉前保全申请，请求法院扣押停泊在上海港的PT莫兰蒂海运公司所属的“MAHONI”轮。案件进入执行程序后，涉案船舶通过淘宝网司法拍卖平台成功拍卖，船员工资债权得到全额偿付，该轮也是全国首例通过网络平台成功拍卖的外籍船舶。⁸《海诉法》中规定的传统的船舶拍卖方式存在着受众窄、效率慢、成本高等方面的局限性，而且在实践中还会存在拍卖机构收取的佣金数额较高、拍卖信息公开程度不够、参与人数与地域受限、串标围标、关联交易、恶意控场等问题，待拍船舶无人竞价、多次流拍的现象也屡有发生，由此导致船舶看管期间延长、费用增加，船舶损耗加大、贬值加速，债权人权益无法得到及时实现。采用互联网拍卖的方式，借助网络平台技术手段实现财产变现，通过多方主体参与司法拍卖来制衡司法拍卖各主体之间的关系，提升司法拍卖的公开透明度和及时高效性，更好更快地实现债权人权益。

在实践中船舶的网络拍卖存在下述问题：（1）拍卖平台的选取缺乏标准，不同的业务庭和执行人员对于选取船舶在何种网络平台拍卖有明显差别，《最高人民法院关于加强和规范人民法院网络司法拍卖工作的意见》（下称《网络拍卖意见》）对法院自主拍卖有多个网络

⁷陆明明：《自主双平台网拍船舶拍卖显成效》，《人民法院报》2016年4月14日第8版，第1页。

⁸上海海事法院涉“一带一路”十大典型案例。

平台时如何选择，也没有规定，由于各个平台的拍卖机制不同，随意选择不同的拍卖平台，容易造成网络拍卖市场的混乱。（2）拍卖主体运转不良。拍卖船舶启动后，由拍卖船舶委员会组织拍卖，由于其不能及时成立与运转，大量的事务性工作仍然由执行人员完成，拍卖船舶委员会难以发挥组织船舶鉴定、评估和拍卖的作用。

对于船舶网络拍卖的问题，上海海事法院于 2017 年 08 月 18 日发布了《上海海事法院关于船舶网络司法拍卖若干问题的规定》（下称《船舶网络拍卖规定》），该规定根据《民事诉讼法》《海诉法》《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》《扣押与拍卖船舶规定》《最高人民法院关于人民法院网络司法拍卖若干问题的规定》，并结合了该院船舶网络拍卖时间，制定了相关规定。因此，对海事诉讼法中船舶网络拍卖的问题可参照《船舶网络拍卖规定》相关规则，比如第 3 条⁹对拍卖委员会的工作机制做了原则性的规定、第 5 条¹⁰对拍卖委员会的选择标准做的规定，做相应完善后吸纳进《海诉法》修改，海事执行的拍卖环节。

实行网络拍卖后，原来海诉法中拍卖船舶的规定也需要予以保留，采用双轨制。信息网络技术的创新应用为船舶拍卖带来高效与便利的同时，也对现行的拍卖规则和流程带来了挑战。由于船舶网络拍卖尚

⁹第 3 条：“船舶网络司法拍卖由拍卖船舶委员会实施。拍卖船舶委员会负责组织船舶鉴定、评估，在拍卖成交后与竞买人签订拍卖成交确认书，办理船舶移交手续等事项。”

¹⁰第 5 条：“申请执行人申请拍卖船舶的，网络服务提供者由申请执行人选择。申请执行人未选择或多个申请执行人选择不一致的，网络服务提供者由拍卖船舶委员会选定。拍卖船舶委员会在选定过程中应当考虑以下因素：（一）当事人意见；（二）涉诉船舶的种类、吨位、用途等船舶特性；（三）网络服务提供者在船舶交易方面的知名度及影响力；（四）网络拍卖平台的安全程度及稳定程度；（五）网络服务提供者提供配套服务的能力；（六）其他对网络拍卖有影响的因素。”

处于发展初期，互联网技术和环境还不够稳定成熟，在技术规则、配套设施与法律规范等方面还存在着许多不足之处，网络拍卖并不能完全取代传统的船舶拍卖方式，因此建议在海诉法中增加网络拍卖途径的同时保留传统的船舶拍卖方式，实行网络拍卖与传统拍卖双轨制，相互补充。

二、海事执行的主要问题及完善建议

（一）海事执行部分独立成章的必要性

首先，贯彻中央执行政策的需要。党的十八届四中全会明确提出“切实解决执行难”的目标，2016年至2018年，全国法院用三年左右的时间，打了一场“基本解决执行难”的攻坚战，解决了一大批长期想解决而不能解决的问题，执行工作也迎来了前所未有的历史机遇，把海事执行部分以专章的形式进行规范，恰逢其时，是海事立法和海事司法积极回应社会需求的一个能动举措；其次，立法体例完整性的需要。综观三大诉讼法，均包含了立、审、执完整的章节，特别是行政诉讼法，虽然第八章执行一章仅包含四个条文，而且都是原则性很强，缺乏可操作性的条文，但在立法体例上达到了完整的目的。这一设计符合人民法院司法工作规律，体现了从立案到执行整个审判流程的完整性，是符合逻辑的科学立法；再次，海事执行实践的需要。虽然立法上没有冠以海事执行这一名称，海诉法也未规定海事执行专章，但海事执行工作却一直处于重要地位，海事法院执行部门的业务体现出很强的海事特色，如海事执行中涉及到的船舶拍卖、船舶价款分配、

责任限制基金分配，海事债权受偿等执行措施。从法院的实际工作、机构设置，执行工作从来未缺席，而且其重要性越来越凸显，立法修订工作理应回应实践的需求；最后，海事执行特殊性的需要。海事执行程序，尤其是船舶的执行，有着与执行其他财产不同的特殊性，目前我国海事案件执行程序是依照《民事诉讼法》和《海诉法》解释的规定，对船舶的执行程序存在着诸多不足之处，因此有必要对这些海事执行程序中的特殊问题作出专章的规定。

（二）海事执行规范的科学化问题

1. 处理好海事执行与民事执行的关系

在民事执行法律规范已经越来越完善的今天，学者和业界对海事执行部分独立成章的修法体例主要的担忧是立法的空间非常的狭小，有没有足够的规范性条文撑起一个章节的内容。但这种担心是没有必要的，完全可以把涉及到裁判文书生效后有关执行的章节，各自从原来的部分独立出来，船舶价款的分配、基金的分配、海事担保执行、地方法院委托海事法院执行等具有鲜明海事特色的执行工作足够形成专章。同时，要处理好民事执行一般法与海事执行特别法的关系，有的观点认为，应该把民诉法近年的成果吸收进海诉法，例如，觉得案外人执行异议制度、执转破制度等很好用，现在修订海诉法也要规定以上内容。但应该考虑到，立法资源是非常宝贵的，民诉法已经有的规定，不必要在海诉法中重新规定一次，仅以特别法没有规定适用一般法的原则足以解决这个问题。海诉法就应规定海事特点的内容。

2. 处理好海诉法内部法条之间的关系

如果海事执行成立专章，必须要协调好海事执行章节与现行《海诉法》各章之间的关系。首先，债权登记与受偿的相关规定势必要进行大规模的改动，因为受偿从另一个角度来看就是执行到位的问题，是一个问题的两个方面，要处理好两个章节之间的衔接，例如该章第119条关于拍卖价款和海事赔偿责任限制基金分配的问题，建议纳入海事执行章节进行规定；其次，海事请求保全一章涉及大量船舶拍卖与扣押的规定，因其具有海事请求保全措施与执行强制措施的双重属性，如何在体例上进行安排，是仍保留在海事请求保全一章还是直接在执行章节中予以规定？本文倾向后一种观点；再次，某些法律没有进行具体规定的制度，需要不同程度地在《海诉法》中加以体现，比如船舶拍卖、变卖失败后的以物抵债制度，以及海事执行程序 and 破产程序的衔接问题。

3. 处理好海事执行章节与有关司法解释之间的关系

现有的司法解释有大量海事执行的内容，如何把这些散见在各司法解释中的执行内容统一到海诉法中，修法后，这些司法解释何去何从，需要认真研究。比如《扣押与拍卖船舶》第10条关于船舶二次拍卖的规定、第12条船舶流拍后保留价款的规定、第13条和第14条有关船舶变卖的规定在《海诉法》中都未明确，建议在《海诉法》修改中予以吸纳或完善后予以吸纳；《扣押与拍卖船舶规定》第22条对拍卖、变卖船舶所得价款和利息的分配顺序做出规定，是对《海诉法》第119条的补充，并未有冲突，可直接统一到修改后的《海诉法》中；由于航运市场波动大，有些船舶经过多次拍卖、变卖后仍然难以成交，

交易失败后船舶如何处置，返还船舶还是继续执行？《海诉法》和《扣押与拍卖船舶规定》中均未做以物抵债的规定，《关于人民法院民事执行中拍卖、变卖财产的规定》（下称《拍卖、变卖财产的规定》）第 28 条对确实无法通过拍卖、变卖等方式变现的，做了以物抵债的规定，建议在《海诉法》修改中纳入以物抵债的规定；《海诉法》并无委托拍卖的规定，而实践中不乏委托拍卖的操作，若法律不加以规制必然会对司法工作带来困难，《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》（以下简称《海诉法解释》）第 15 条虽对委托拍卖做了规定，但规定过于笼统，实践中如何办理委托拍卖船舶的手续以及如何分配委托拍卖船舶的价款等方面仍存在问题，在吸纳委托拍卖制度的同时应加以完善。

（三）海事执行章节的具体规范架构

1. 海事执行案件的管辖问题

发生法律效力的海事法院作出的民事判决、裁定以及仲裁机构作出的海事仲裁裁决，法律规定由海事法院执行的其他法律文书，由审理该案件的海事法院、仲裁机构所在地或者被执行人住所地的海事法院执行。

（1）海事执行案件的专门管辖

需要对海事执行案件的专门管辖作出规定，从专业性角度而言，由海事法院执行海事执行案件更有优势。随着社会经济发展速度的提升，社会分工也日益明确清晰，司法活动专门化已经是社会发展的必然趋势与必然要求。由海事法院专门执行海事执行案件一方面可以减轻普通法院的执行案件压力，更快速高效。另一方面，近年来海事执

行案件在各海事法院的数量居高不下，在海事案件中占据了很大的比重，¹¹这也意味着海事法院在处理海事执行案件上有更多的经验。但专门管辖不意味着“海事法院只办理海事执行案件”，而应该是“海事执行案件只能由海事法院专门管辖”。¹²

另外，为保证协助执行扣押船舶工作的规范稳定，建议明确船舶扣押的执行，统一由海事法院专门管辖，其他地方法院进行船舶扣押必须由委托船籍港所在地或者船舶所在地的海事法院执行。

(2) 海事行政非诉执行案件的管辖权

海事行政非诉案件除了具有一般行政非诉案件的特点外，因其主体、诉讼请求的特定性，使海事行政非诉讼案件具备了本身的独有特性。首先是海事行政非诉讼的原告通常是与海上或者内河运输、生产等活动密切相关的单位和个人。被告则是海上或内河行政主管机关，如港务监督、渔港监督、海关、边防等部门。其次，海事行政案件审理的行政行为是被告在执行行政职能中做出的行为，并且这些行为是针对海上或者内河运输、船舶驾驶、渔业生产、资源开发、港口建设等活动做出的。再次，被告所做出的具体行政行为所依据的法律是有关海事、海上污染、船舶管理、港口管理等专门的法律、法规和条例，区别于一般行政行为所依据的普通法律。因此审理海事行政案件，除了需要掌握行政诉讼方面的程序和实体性规定外，实体审理时往往还涉及海洋、气象、船舶维修、船舶买卖、贸易运输、海难救助、污染

¹¹陈键洪：《我国海事案件专门管辖的几个特殊问题研究》，华东政法大学 2018 年硕士学位论文，第 12 页。

¹²广东省敬海律师事务所调研意见。

等多方面的专业知识，即海事行政案件与相应的海事、海商案件不可避免地存在内容上的牵连性，海事行政诉讼的结果很可能直接决定或者影响相关海事请求权的成立与否，海事行政案件的裁决结果是很多海事审判的前提条件。如果海事行政诉讼与海事案件分属普通法院和海事法院分别管辖，一是不利于进一步提高审判效率，二是不同法院可能就同一事实作出不同的认定，有损司法权威。而我国海事法院已经在三十余年的审判实践中培养了一大批优秀的具备极高专业知识的法官，也积累了大量的海事审判经验，因此由海事法院受理海事行政案件，能够充分发挥海事法院在海事审判中的专业性，能够最大限度地依法保护当事人的合法权益，具有科学合理性。对于海事行政非诉案件的执行也是同样具有相同性质，因此有必要将海事行政非诉执行案件的管辖权予以专门化。且目前在我国总体上“人少案多”的背景下，海事法院的工作尚未呈现饱和状态。¹³海事法院在处理好传统海事案件之外，尚有余力完成对其他海事行政案件进行管辖，这也可以帮助缓解其他地方各级法院的案件数量压力，促进海事法院更加全面地履行海事审判的职责，充分实现对于有限的司法资源的高效利用。

2. 共有船舶份额的执行问题

由于船舶价值较大，在实务中的船舶所有权往往存在分属不同主体的情况，即船舶归多个主体共有。在涉及到诉讼或强制执行时，不

¹³陈键洪：《我国海事案件专门管辖的几个特殊问题研究》，华东政法大学 2018 年硕士学位论文，第 15 页。

可能因为被告或被执行人对船舶不具备完整的所有权而对此船舶不进行处理，由此可见，共有船舶份额如何处分是保证拍卖顺利进行亟待解决的问题。

(1) 船舶按份共有份额拍卖的法律基础

对于按份共有，我国民法学家有多种表述方式，有学者的观点是：“所谓按份共有是指数人按照各自的应有份额（部分）对共同的财产共同享有权利或承担义务的共有。”¹⁴另有学者的观点为：“分别共有（即按份共有）乃是数人对于一物按其应有部分共同享有所有权之形态”。这些概念表述方式不同，但大体观点是一致的。对于按份共有的性质，虽然目前有多种不同的学说，但基本都对按份共有人有权对其共有份额进行自由处分进行了承认。我国物权法也在第 94 条进行了规定：“按份共有人对共有的不动产或者动产按照其份额享有所有权。”

我国《物权法》在第 101 条中规定：“按份共有人可以转让其享有的共有的不动产或者动产份额。”在按份共有情况下，共有人可以转让其应有份额而无需通过其他共有人同意，转让之后，受让人基于其所持有的份额而成为新的共有人。海事法院也可以通过使用国家强制力拍卖被申请人所拥有的共有船舶的份额，来实现共有船舶应有份额转让的法律效果。与此同时，海事法院还应注意保护其他船舶共有人的利益，在进行份额拍卖前应告知其他共有人，以保障其享有的优先购买权。这也有利于法院拍卖工作的有效推进。

(2) 对共有船舶进行整体拍卖的操作可能性

在实务中，船舶由多个主体共有的情况下，往往共有人之间联系紧密，有一定的情感链接，而且船舶在拍卖时仍然在原共有人的管控之下。这就使得竞买人在竞买共有份额时，对能否参与及掌握船舶经

¹⁴梁慧星：《中国物权法研究》（上），法律出版社 2000 年版，第 563 页。

营心生疑虑。这一因素经常会造成船舶部分份额的拍卖多流拍，司法拍卖申请人的合法权益得不到及时有效维护。¹⁵

解决船舶共有份额拍卖难问题关系到案件进行的顺利与否，当事人的权益是否能获得有效的保障。在司法实践中，有海事法院提出过如下设想：在被申请人所占有的船舶共有份额达一定比例之时，对共有船舶进行整船拍卖。这就涉及到按份共有人对船舶的处分权以及其法理基础的问题。按份共有人对共有物进行处分，除要满足一般法律行为的一般条件之外，还要求按份共有人必须具有处分权。此处的处分权是对既有权利进行处分的权利，¹⁶在按份共有中，即是按份共有人对共有物进行处分的权利。

在各国法律规定中，按份共有人处分共有物的规则大致分为两类：一为一致决规则，即处分共有物之时必须取得全体共有人同意。二为多数决规则，即在处分共有物之时无需所有按份共有人一致同意，只需同意处分的人数或同意处分的共有人所占份额达到法定比例（往往超过半数），就可以对共有物进行处分。一致决规则对于共有人对共有物的占有更为注重，强调实体上的归属关系，但在共有物的利用上就显得僵化不便，这一规则的产生背景是经济相对不发达、对物利用度不高的小商品社会。然而伴随着社会经济的逐步发展，对物的利用度要求不断提升，为了使物能够高效流通，逐渐开始产生物权债权化的倾向，此时共有物多数决规则也应运而生。我国《物权法》第97条规定：“处分共有的不动产或者动产以及对共有的不动产或者动产作重大修缮的，应当经占份额三分之二以上的按份共有人或者全体共有人同意，但共有人之间另有约定的除外”；《海商法》第16条规定：“船舶

¹⁵张伟：“船舶拍卖中的问题及其解决”，载《人民司法》2015年第3期，第97页。

¹⁶田上永：《物权行为理论研究》，中国政法大学出版社2002年版，第215页。

共有人就共有船舶设定抵押权，应当取得持有三分之二以上份额的共有人的同意，共有人之间另有约定的除外。”这说明我国在立法上更偏重以多数决规则来适应商品经济的发展。

在司法拍卖实践中，法院在船舶拍卖时相当于依法取得了船舶所有人的代理人身份，代替船舶所有人对船舶进行处分。¹⁷因此，当需要进行拍卖的船舶份额超过三分之二时，法院可依法对船舶进行处分。为保障拍卖顺利进行，消除竞买人的担忧，法院可将整船拍卖。但整船拍卖费用只能从被申请人所占份额所得的拍卖款中扣除，而不能从整体拍卖款中扣除。应归属案外共有人份额的拍卖款，则应于扣除债权登记以及确权程序确认的债务后，返还给案外共有人。

3. 关于船舶价款、海事责任限制基金分配的问题

船舶价款、海事责任限制基金分配涉及到财产的处置，是典型的执行行为，本文建议把现有海诉法关于船舶价款、海事责任限制基金的分配有关内容移到海事执行一章来规定。分配的程序性规范相对来说已经比较完善，其疑难问题在于：分配裁定的性质及当事人和案外人如何救济，有的观点是提出执行异议，按照异议复议的途径进行；有的观点是允许当事人参照《民诉法解释》第512条的规定，提出分配异议之诉，通过实体诉讼来进行；分配程序的启动是否以当事人申请执行为条件，本文认为基金或拍卖款分配程序的启动应当以当事人申请执行为条件；参与基金分配的登记债权进入执行程序后是否缴纳执行费的问题。由于债务人已经主动设立了基金，对于限制性债权，不能在基金之外对债权人的其他财产采取强制措施，所以应视为债务

¹⁷张伟：“船舶拍卖中的问题及其解决”，载《人民司法》2015年第3期，第98页。

人已经全部主动履行完毕。在不用采取任何执行强制措施的情况下，这类执行案件无需缴纳申请执行费。

(1) 船舶拍卖价款多次分配的问题

《扣押与拍卖船舶规定》第 22 条¹⁸对受偿顺序做了规定。在执行过程中，如船舶拍卖价款可足额满足受偿顺序在先的海事请求，那么受偿顺序在后的申请执行人请求对船舶拍卖款先行进行分配，法院在召开债权人会议，并预留足够份额的拍卖款，可以对船舶拍卖款先行进行分配，后待其余债权人确权诉讼结案后，再对预留份额进行再次分配；由于船舶拍卖必须经债权登记与确权诉讼程序，历时较长，如在船舶拍卖价款足以覆盖受偿顺序在先的债权人的海事请求时，申请执行人可以要求提存部分拍卖款，并对其余价款先行分配。从而使得申请执行人债权得以尽快实现，并实现缩短分配周期、快速完成价款分配的目的，而且又不损害权利人的合法权益。

(2) 船舶有关债权未得到分配部分的处理问题

本文认为确权判决认定的、与拍卖船舶有关的债权未得到分配部分应作为普通债权。在执行程序下受偿债权不单单包括海事债权，也包含非海事债权。根据《海事诉讼法》，执行程序依据的是已经具有法律约束力的判决、裁定，或仲裁机构的裁决。由此可见，即使是普通债权，但凡尚有船舶拍卖价款，则都不会妨碍偿还普通债权。

(3) 委托拍卖船舶所得价款分配问题

地方法院委托海事法院扣押、拍卖船舶程序存在的问题，主要涉及船舶拍卖法院是否有权对其确认的具有船舶优先权的债权可直接从

¹⁸ 《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》第 22 条规定：“海事法院拍卖、变卖船舶所得价款及其利息，先行拨付海事诉讼特别程序法第一百一十九条第二款规定的费用后，依法按照下列顺序进行分配：（一）具有船舶优先权的海事请求；（二）由船舶留置权担保的海事请求；（三）由船舶抵押权担保的海事请求；（四）与被拍卖、变卖船舶有关的其他海事请求。”

船舶拍卖价款中扣除。

首先，根据特别法优于一般法的原则，船舶作为海商法调整下的一种特殊动产，即使其在执行程序中被扣押和拍卖，也不应将其作为一种普通的标的物对待。因此，对于执行中涉及的拍卖被扣押船舶清偿债务问题首先要优先适用《海诉法》及其司法解释，《海诉法》及其司法解释没有规定的，才适用《民事诉讼法》以及有关执行程序的规定。其次，《海诉法》中债权登记与受偿程序，是针对拍卖船舶这一特殊标的物清偿债务而做的程序性设计。其目的性明确、方便快捷，能够保证被拍卖船舶“清洁”与交易安全，平衡保护各方当事人利益。相比较而言，民事诉讼法所设定的执行参与分配制度，难以解决拍卖船舶清偿债务过程中存在的一些具体问题。因此，从执行效果来看，执行程序中拍卖船舶清偿债务应当适用《海诉法》的规定，设立债权登记与受偿程序。第三，对于所得价款的分配，原则应该是：司法费用优先拨付，之后由海事法院主持清偿已登记海事债权，对已登记海事债权之外的其他债权（其中包括未在法定期限内申请债权登记从而丧失了债权登记与受偿程序中得以分配的海事债权，以及与拍卖船舶无关的普通民事债权）再由地方法院按照民事诉讼法所规定的“执行参与分配程序”组织分配。¹⁹

（4）罚没船舶的委托拍卖程序和价款分配

鉴于船舶的特殊性以及《海诉法》中债权登记与受偿程序，是针对拍卖船舶这一特殊标的物清偿债务而做的程序性设计，所以罚没船舶的委托拍卖程序亦应由海事法院依照《海诉法》进行。在对罚没船舶进行委托拍卖前应对该船舶进行注销登记，其他拍卖程序则与一般船舶拍卖程序一致。

¹⁹广东省敬海律师事务所调研意见。

船舶拍卖与船舶没收具有一定的关联性，目前我国对于没收财物的处理原则是罚没收入一律上缴国库。但是，没收船舶与罚款、罚金有所不同，后者可以直接上缴国库，作为国家财政收入的组成部分。但船舶的价值只能通过对其进行经营才能实现，然而国家取得对船舶所有权之后，因其公法主体的性质，不能直接对船舶进行经营²⁰。依照《关于公物处理实行公开拍卖的通知》中的规定，执法机关依法罚没的物品，如果是流通物，则应当通过公开拍卖的方式变价处理，拍卖后的价款上缴国库。

根据《海诉法解释》第 15 条规定，地方人民法院为执行生效法律文书需要扣押、拍卖船舶的，应当委托船籍港所在地或者船舶所在地的海事法院执行。因此关于地方人民法院在执行中能否直接对船舶采取执行措施已经不存在纷争。拍卖所得价款由海事法院组织和主持分配，其分配原则为司法费用优先拨付，其余费用应上缴国库。

但是《海诉法解释》第 15 条的规定过于笼统，可操作性不强，尚有许多不明确因素，导致在执行实践中，在如何办理委托拍卖船舶的手续以及如何分配委托拍卖船舶的价款等方面仍存在问题。

为了解决办理委托拍卖船舶的手续的问题，还需要对以下两个程序进行完善：一是地方人民法院的委托程序，二是海事法院的立案程序。首先，要明确地方人民法院委托海事法院拍卖船舶后，对被执行人采取的其它执行措施，仍由地方人民法院进行。地方人民法院并不因委托拍卖船舶而结案，而不应由海事法院代地方人民法院具体执行生效的法律文书。其次，要明确地方人民法院在委托海事法院拍卖船舶之前，不得自行裁定扣押船舶，而应由受托的海事法院执行船舶的扣押程序。最后，对于地方人民法院的船舶拍卖委托，海事法院应予

²⁰李志文：《船舶所有权法律制度研究》，法律出版社 2008 年版，第 248 页。

以适当审查，审查有无生效文书作为执行依据及委托拍卖船舶是否属于被执行人所有或光船租赁的船舶。

另外，罚没船舶拍卖还涉及到对于船舶拍卖法院确认的具有船舶优先权的债权或涉及船舶所有权人为被执行人的债权，法院是否有权直接将其从船舶拍卖价款中扣除的问题。

拍卖和没收是两个不同的行为，拍卖仅仅作为一种没收的执行手段，其法律后果直接受到没收法律后果的影响。在拍卖中买受人取得的是清洁的船舶，其对船舶拥有完整的且不受他人限制的所有权。司玉琢教授认为：“国家主管机关罚没及强制出售船舶是一种公法上的行为，是依照法律规定，强制将财产收归国有的一种措施。罚没物品拍卖后所得价款，必须上缴国库。因此，船舶优先权所担保的债权变为一般海事请求，只能向原船舶所有人提出。这就是‘公法优于私法’在海事司法实践中的应用。”²¹有学者持相同观点认为：“行政和刑事上的没收船舶和拍卖属于公法上的处分，船舶经公法上的没收、拍卖后，附着在该船舶上的所有债务或者担保均告消灭。”²²

但船舶担保物权人对船舶的优先权若是在船舶没收前就已经存在，那么船舶被没收后是否对他们的合法利益就不予保护了呢？有学者认为，“关键在于应当正确认识公法对私权利限制的含义。公权力限制私权利源于私权的过分滥用并进而损害国家和他人利益，目的在于纠正对社会公共利益和他人利益违反的行为，但并不是否认私权利。权利人在不危害社会公共利益的前提下，权利行使以及由此所带来的利益

²¹司玉琢：“论公法优于私法原则及其在海事司法实践中的应用”，载《中国商事海事审判指导与研究》，人民法院出版社2002年第2卷，第254页。

²²赵存寿，姚明永：“论船舶优先权的转移和消灭”，载《广西政法管理干部学院学报》2003年第6期，第105页。

仍然不受公法的限制和剥夺。”²³

当私权利滥用会损害公共利益之时，公法优于私法。究其本质，公法优于私法原则是解决公法与私法规范发生冲突时优先适用何种法律所应遵循的准则，其中包括公权力与私权利实施发生冲突时，行使先后顺序的内容。²⁴但是，公法优于私法原则绝不意味着为实现公权力可以完全排斥私权利。我国公法以及相关国际条约中都未曾明文规定船舶优先权人不能在公权力机关没收船舶后行使船舶优先权。此时的“公法优于私法”的原则是不可以任意扩大其范围的。²⁵何况行政机关决定罚没船舶之时，已然侵犯了行政相对人，即原船舶优先权人的合法权益，理应对原船舶优先权人进行行政上的补偿。

因此，如若船舶优先权人在不损害公共利益（即不影响行政机关没收的惩戒力度）的前提下，可以从船舶拍卖的价款中受偿。但值得注意的是，此处的原船舶优先权人受偿行为，并不是基于船舶优先权的实现，而是原船舶优先权人向国家申请的补偿行为。²⁶

（5）船舶拍卖后价款处分的原则

拍卖费用及诉讼费用应优先拨付。在船舶拍卖后，因扣押、拍卖产生的诉讼费用、评估费、公告费、看船费用及其他维持费用，依照《海诉法》第 119 条规定应从船舶价款中先行拨付，依《企业破产法》第 41、42、43 条则是认定为破产费用和公益债务并予以随时清偿，二者不存在原则上的分歧，实践中也基本形成共识，由海事法院在卖船款中直接拨付。

²³李志文：《船舶所有权法律制度研究》，法律出版社 2008 年版，第 249 页。

²⁴关正义：《海事审判实务研究》，大连海事大学出版社 2006 年版，第 64 页。

²⁵李志文：《船舶所有权法律制度研究》，法律出版社 2008 年版，第 250 页。

²⁶李志文：《船舶所有权法律制度研究》，法律出版社 2008 年版，第 250 页。

对具有物权担保的债权应直接清偿。对于扣除拍卖费用后船舶剩余价款的分配，实践中存在不同的做法。笔者认为，执行法院将拍卖款对抵押权人直接进行清偿的做法更为合理。首先，对享有担保权的债权直接清偿并不会影响其他债权人的受偿权；其次，暂停行使担保物权不包括暂停行使优先受偿权。担保物一旦变现，担保权暂停行使适用的前提条件不复存在，应当优先清偿物权担保。再次，《企业破产法》第 110 条规定，债权人行使优先受偿权利未能完全受偿的，其未受偿的债权作为普通债权进行分配。由此推定，享有担保权的债权人在破产程序中完全可以先行优先受偿，未能完全受偿的部分还可作为普通债权分配。最后，从社会效果来讲，对担保物权在船舶处置后直接进行清偿，更便于案件的解决和船舶的顺利交接。因此，在剩余船舶拍卖款的分配上，海事法院可依据《海商法》《海诉法》等规定的受偿顺序，对具有物权担保的债权直接清偿，剩余部分再移送破产法院。

4. 船舶以物抵债的问题

由于航运市场波动大，有些船舶经过多次拍卖仍然难以成交。《拍卖与扣押船舶规定》第 13 条、第 14 条对流拍的船舶做了规定，“对经过两次拍卖仍然流拍的船舶，可以进行变卖”，且不得低于评估价的 50%，但在海事司法实践中，一些船舶即便按照评估价的 50% 进行变卖仍然无法成交，带来了执行难的局面。²⁷而关于船舶的以物抵债，法律并无特别规定，《拍卖与扣押船舶规定》也未规定船舶以物抵债的情形。海事执行实务中，按照《拍卖与扣押船舶规定》，经历三次拍卖、

²⁷罗东川, 王彦君, 王淑梅等: “《关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》的理解与适用”, 载《人民司法》2015 年第 7 期, 第 6 页。

变卖程序后，船舶仍然流拍的，应当释放船舶归还船舶所有人。²⁸但是，该规定与民事诉讼法关于有财产可供执行案件的有关规定相冲突，从民事执行的角度来看，船舶变卖仍流拍，还未穷尽所有变现程序，仍然属于有财产可供执行的案件，不得因此而终结本次执行结案。最高人民法院《拍卖、变卖财产的规定》第28条第2款²⁹对确实无法通过拍卖、变卖等方式变现的，有以物抵债的规定。

船舶变卖仍流拍能否适用以物抵债，由于作为特别法的海诉法及其相关司法解释未规定，所以按照法律适用的一般原则，应适用民事诉讼法的相关规定继续完成以物抵债程序。总结目前海事执行船舶以物抵债的经验，船舶以物抵债至少应经过以下程序：（1）船舶经过一拍、二拍、变卖，仍未能成交，由海事法院组织召开债权人会议，征求债权人以物抵债的意见。（2）以物抵债的抵债价款以其中一个债权人接受并提供担保为前提，为防止成交价格过低损害其他债权人的利益，应不低于最近一次确定的变卖价。（3）海事法院对申请登记的债权作出是否准予的裁定。（4）海事法院召开准予登记债权的债权人会议，经三分之二以上份额的登记债权人同意，可以低于最近一次确定的变卖价确定船舶抵债价款。（5）接受以物抵债的债权人应向海事法院支付以物抵债成交价，该成交价作为船舶抵债价款，海事法院再次组织召开债权人会议，按照《拍卖与扣押船舶规定》第二十二条³⁰的规

²⁸李晓枫，高俊涛：“我国船舶司法拍卖规范的冲突与调适”，载《中国海商法研究》2014年第4期，第5页。

²⁹《关于人民法院民事执行中拍卖、变卖财产的规定》第28条：“对于第二次拍卖仍流拍的不动产或者其他财产权，人民法院可以依照本规定第十九条的规定将其作价交申请执行人或者其他执行债权人抵债。申请执行人或者其他执行债权人拒绝接受或者依法不能交付其抵债的，应当在六十日内进行第三次拍卖。

第三次拍卖流拍且申请执行人或者其他执行债权人拒绝接受或者依法不能接受该不动产或者其他财产权抵债的，人民法院应当于第三次拍卖终结之日起七日内发出变卖公告。自公告之日起六十日内没有买受人愿意以第三次拍卖的保留价买受该财产，且申请执行人、其他执行债权人仍不表示接受该财产抵债的，应当解除查封、冻结，将该财产退还被执行人，但对该财产可以采取其他执行措施的除外。”

³⁰《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》第22条：“海事法院拍卖、变卖船舶所得价款及其利息，先行拨付海事诉讼特别程序法第一百一十九条第二款规定的费用后，依法按照下列顺序进行分配：（一）具有船舶优先权的海事请求；（二）由船舶留置权担保的海事请求；（三）由船舶抵押权担保的海事请求；（四）与被拍卖、变卖船舶有关的其他海事请求。依据海事诉讼特别程序法第二十三条第二款的规定申

定进行分配。接受以物抵债的债权人亦参与分配，其实际分配的价款为抵偿的债务数额，对剩余债务，被执行人应当继续履行。（6）海事法院作出裁定，明确船舶抵债价款及其分配情况，以及船舶的所有权归接受以物抵债的债权人所有。

故建议在《海诉法》修改中海事执行一章中引入“以物抵债”，参考《拍卖、变卖财产的规定》和《扣押与拍卖船舶规定》做如下规定：船舶经过三次拍卖、变卖仍未成交，由海事法院组织召开债权人会议，征求债权人以物抵债的意见。以物抵债的价款以其中一个债权人接受并提供担保为前提，应不低于最近一次确定的变卖价。但经三分之二以上份额的登记债权人同意可低于最近一次确定的变卖价。

5. 海事执行程序 and 破产程序衔接问题

（1）破产程序和海事执行程序衔接的困境

海事海商纠纷由海事法院专门管辖，包括针对船舶或者船载货物、船用燃油和物料而提出的财产保全、债权登记与受偿以及执行。即便地方人民法院在审理或执行案件过程中需扣押或拍卖船舶，也应当委托海事法院执行。³¹而根据《企业破产法》，破产程序由受理破产的地方人民法院集中管辖。二者在立法目的，主导者和法律效果均有不同。破产程序不是为了个别债权的实现，是一种整体的强制执行，以债务人有限的剩余财产按一定比例平等地满足全部债权人的请求，而海事执行程序则强调个别执行；破产程序中财产的处置及财产的分配主要由破产管理人和债权人会议决定，法院的参与较少。海事执行程序中

请扣押船舶的海事请求人申请拍卖船舶的，在前款规定海事请求清偿后，参与船舶价款的分配。依照前款规定分配后的余款，按照民事诉讼法及相关司法解释的规定执行。”

³¹参见《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》第15条。

财产处置是由海事法院来主导，船舶的扣押、拍卖，拍卖价款如何分配等问题都主要由海事法院决定，当事人的意思自治在其中所起的作用较小；法院受理破产申请后，产生的法律后果是对债务人的财产保全措施解除，其他执行程序中止。而海事执行程序则是通过对被执行人财产，主要是船舶，以及人身自由等的限制最终实现债权人的债权。

由于破产程序和海事执行程序的区别，在海事法院能否受理破产案件、海事法院已受理的海事海商案件，地方法院能否继续管辖破产案件等方面，海事法院的专门管辖和地方法院的集中管辖就存在矛盾。实践中也存在相关案例，在桂钦集团与中信银行钦州分行金融借款合同案件中，桂钦集团的“盛安达 99 轮”被北海海事法院扣押，桂钦集团被申请破产，根据北海海事法院的请示广西高院做如下通知：指定北海海事法院审理该案件破产重整之后的海事海商纠纷；破产之前的海事海商案件继续由北海海事法院审理。连润公司所有的“连润 6”号船员谭权斌因工资遭拖欠，向上海海事法院申请扣押船舶，法院实施了扣押。之后南京市六合区人民法院根据债权人广润公司的申请，裁定受理连润公司破产清算一案。法院认为，海事诉讼中，保护和实现船舶优先权的船舶司法拍卖程序具有相对独立性，在船舶拍卖程序已经启动的情况下，不因船舶所有人进入破产程序而中止。³²如何在《海诉法》修改中完善海事执行程序中的船舶拍卖与破产程序衔接的问题有两种观点，一种是直接由海事法院管辖航运企业破产案件，另一种

³²林焱：“破产？拍卖？船东破产后究竟能否终止船舶拍卖？”，《中国船舶报》2008 年 8 月 8 日第 6 版，第 1 页。

是仅破产程序中的船舶拍卖由海事法院进行。

(2) 在《海诉法》中衔接破产程序和海事执行程序

对于海事法院能否受理破产案件争议比较大，目前有两种观点：第一，认为航运企业破产案件由海事法院受理更为恰当。航运企业具有一定的特殊性，具体体现在涉诉案件的法律适用、船舶相关资产运营管理、融资途径和方式等，航运企业破产案件由海事法院管辖更为恰当，可以解决此类企业海事海商案件由海事法院专门管辖和海事法院与地方法院关于船舶拍卖价款分配权的争权问题；现有的破产管理人对港航领域知之甚少，在涉诉案件处置、重整方案制定、接管船舶等特殊资产方面已经出现了不同程度的问题，而海事律师，尤其是兼有丰富商事、破产领域经验的海事律师，可以利用自身优势协助海事法院处理好此类案件；无论是《企业破产法》《民事诉讼法》《海诉法》，还《海事法院受案范围规定》，都未明确禁止海事法院受理破产案件。³³同时《企业破产法司法解释（二）》第7条第3款规定³⁴有关受理破产案件的人民法院对海事纠纷可指定管辖。地方人民法院受理债务人破产申请后，针对债务人的民事纠纷，由该法院集中管辖，但海事海商纠纷，上级人民法院认为确有必要，比如航运公司破产、债务人财产主要系船舶、债权债务主要是海事债权债务等，由海事法院

³³参考《企业破产法》第3条、《企业破产法司法解释(二)》第47条第3款以及《民事诉讼法》第37条第1款。

³⁴《企业破产法司法解释（二）》第47条第3款：“受理破产申请的人民法院，如对有关债务人的海事纠纷、专利纠纷、证券市场因虚假陈述引发的民事赔偿纠纷等案件不能行使管辖权的，可以依据民事诉讼法第三十七条的规定，由上级人民法院指定管辖。”

受理破产案件更为适宜的，指定海事法院受理船企破产案件。不少意见认为，基于特别法优先于普通法、专门管辖优先于普通管辖、公正与效率原则等许多因素考虑，船企破产由海事法院集中管辖更为适宜。³⁵第二，否定海事法院对航运企业破产的管辖权，本文持第二种观点。考虑平衡各章节的关系、法典的稳定性和节约司法资源，《企业破产法》中已明确破产案件的管辖法院，可予直接适用，且航运企业或船舶企业的界定无具体标准，缺乏可操作性，航运企业破产案件是否由海事法院管辖应慎重研究；虽然目前破产法并没有明确规定破产法的破产程序优先于海诉法的专门管辖。但在审判实践中，海事法院一般均遵循着集中管辖属特定规定，优先于法定管辖（包括专门管辖或专属管辖）的原则。上文认为航运企业破产案件由海事法院管辖更为适当的观点，与目前的实践做法不一致。在司法实践中，当涉船企业破产时，海事法院在收到破产法院关于受理破产的裁定后，一般均会按照《企业破产法》第 19 条至第 21 条的相关规则，无论在保全、管辖以及案件审理上，均会向破产法院集中，由破产法院集中处理。此种做法与目前破产法的规定以及海事法院受案范围保持一致性。³⁶

对于海事法院已受理的海事海商案件，地方法院能否继续管辖企业破产。鉴于海事执行程序的特殊性，引发船舶拍卖以及基金设立的

³⁵向明华：“船舶司法拍卖客体探析”，载《法学杂志》2009 年第 12 期，第 4 页。

³⁶2016 年最高院海事法院收案范围规定中并未将船企破产案件纳入海事法院受案范围。结合《破产法司法解释（二）》第 47 条有关破产程序中的海事海商纠纷可由上级人民法院指定管辖的规定，应该理解为最高人民法院认为破产案件的集中管辖是优先于海诉法的专门管辖的。进而可合理推知，在涉及船舶拍卖或基金案件中，如船舶所有人（光租租赁人）或基金设立人破产时，企业破产程序优位于海诉法的船舶拍卖、基金设立以及受偿程序。

原因各有不同，海事债权登记与受偿程序的复杂性，应当保留海事诉讼的相对独立性。《企业破产法》第20规定：“人民法院受理破产申请后，已经开始而尚未终结的有关债务人的民事诉讼或者仲裁应当中止；在管理人接管债务人财产后，该诉讼或者仲裁继续进行。”据此，地方人民法院受理破产申请后，之前已经受理的有关该债务人的民事诉讼，在管理人接管债务人财产后，继续审理，同时应明确该条所指对案件“继续审理”，包括海事法院已经受理的海事案件。³⁷通过海诉法的修改明确破产所涉海事纠纷仍由海事法院审理，海事债权人已申请海事债权登记的，无需另行申报破产债权。

因此对在《海诉法》中完善海事执行与破产程序的衔接做如下建议：（1）航运企业破产案件统一由地方人民法院管辖。（2）破产程序中涉及的海事海商案件，由海事法院进行，对破产程序启动前海事法院的海事海商案件的管辖予以承认，已经申请海事债权登记的无需就破产债权另行申报。

³⁷吴胜顺：“冲突与衔接：当海事诉讼与破产程序并行”，载《中国海商法研究》2017年第2期，第2页。